

Biblioteka Główna Uniwersytetu Ekonomicznego w Poznaniu

Artykuł:

J.G.: Koleje na Wystawie Komunikacyjno-Turystycznej w Poznaniu

Źródło:

Polska Gospodarcza Rok 11 1931 numery 31, strony 1363-1365

Artykuł udostępniony cyfrowo w ramach zadań projektu pt.

„Digitalizacja i udostępnianie online »Bibliografii gospodarki Wielkopolski 1919-39«

H. Maciejewskiej” (SONB/SP/550684/2022)

Związku Towarzystw Komunikacyjnych, do której to organizacji należy przeszło 1.000 wielkich przedsiębiorstw komunikacyjnych: tramwajowych, autobusowych, kolejek podziemnych, linii nawigacyjnych i lotniczych, pokrywających siecią transportową obszar 64 krajów na pięciu kontynentach świata i przedstawiających rynek zakupu o pojemności blisko \$ 2 milj. rocznie.

Pokazanie ekspertom całego świata wytwórczości polskiej była to okazja, jaka zapewne nieprędko nadarzy się wytwórciom naszym. Odbył się na M. W. K. T. egzamin, a trwa dalej lekcja.

Z lekcji tej powinni skorzystać wszyscy, dla których Wystawę stworzono, a więc przede wszystkim liczne zastępy inżynierów kolejowych i drogowych, specjaliści z zakresu komunikacji samochodowej, tramwajowej, powietrznej. Wystawę ujrzyć powinni przedstawiciele władz państwowych, samorządów wojewódzkich, powiatowych i miejskich; dalej: osoby, zatrudnione w dziedzinie telegrafii i telefonii, jak również zainteresowani radiotelegrafią; last, not least, niewątpliwie korzyści odniosłoby kupiectwo, któremu M. W. K. T. daje liczne sposobności do zawarcia interesujących stosunków handlowych z firmami krajowymi i zagranicznymi; wreszcie, młodzież studująca, zarówno na wyższych uczelniach, jak i wyższych szkołach średnich, znalazłaby na Wystawie bardzo pouczające zobrazowanie tak niezwykle ważnych dziedzin z życia zbiorowego, jakimi są komunikacja i turystyka. Mylny jest pogląd, jakoby M. W. K. T. była wystawą aż tak specjalną, że nie mogłaby zainteresować niefachowca; przeciwnie, wszechstronnością swoją i oryginalnem ujęciem skupia uwagę nawet zwykłego widza.

Lekcja poglądowa, o której mowa była powyżej, odbywa się również w klasie turystyki. Dla turystów zagranicznych Polska, jak dotychczas, jest terenem

dziewiczym, nieznanym. Bardzo to dobrze, bo właśnie „egzotyzm polski” jest bardzo cennym walorem atrakcyjnym. Wiadomo, że poszukuje się obecnie nowych terenów turystycznych. Szczególnie w turystyce amerykańskiej propaguje się hasło „out of the beaten track” — precz z utartych dróg! Poza tem Polska posiada niewątpliwie szereg poważnych walorów turystycznych, uwypuklonych w sposób wyraźny na M. W. K. T. Niektóre z nich (łowiectwo i rybactwo turystyczne) nie ustępują w swej oryginalności i bogactwie przyrody w niczem atrakcyjom zagranicy.

Nie mają one jednak tej siły przyciągającej, jaką być mogły. Powodem tego jest nie wyłącznie brak propagandy, jak się to dość powszechnie słyszy, lecz tysiące niedociągnięć, wielka ilość często drobnych braków i niedomagań, które w sumie sprawiają, że naturalne walory turystyczne Polski są zupełnie przysłonięte temi brakami, i że z nich nie korzysta w należytej im mierze już nietylko cudzoziemiec, ale sam krajowiec.

Choć i w tej dziedzinie w ubiegłych latach sporo się poprawiło, to jednak moc jeszcze pozostaje do odrobienia. Otóż Wystawa spełnia niewątpliwie dwa zadania: stanowi wspaniałą okazję do propagandy turystyki w Polsce wśród obcych gości oraz przyczynia się waleń do wytknięcia wytycznych, po których iść winna „polityka turystyczna”.

Zarówno w zakresie komunikacji jak i turystyki M. W. K. T. jest przeglądem tego, co mamy, i tego, czego nam brak.

Jednak dzisiaj już twierdzić można, że Międzynarodowa Wystawa Komunikacji i Turystyki wykazała i utrwaliła przekonanie, że polski przemysł komunikacyjny i turystyka polska zdobyły nagrodę samowystarczalności.

Prof. St. Ropp

KOLEJE NA WYSTAWIE KOMUNIKACYJNO-TURYSTYCZNEJ W POZNANIU

W CIĄGU ostatnich 3 lat po raz trzeci Polskie Koleje Państwowe czynią przegląd publiczny swego dorobku i swoich doświadczeń. Targi Wschodnie we Lwowie, Powszechna Wystawa Krajowa w Poznaniu i obecny Kom-Tur Międzynarodowy — to 3 szczeble, po których P. K. P. wspina się coraz wyżej i stąd coraz szerzej głoszą chwałę polskiego kolejnictwa, powstałego z ruin w dosłownem tego słowa znaczeniu.

Wielokrotnie powtarzany wysiłek wymagał ze strony Ministerstwa Komunikacji wzmoczonego nakładu pracy i środków, skierowanych do tego, aby każda wystawa następna przyniosła rzeczy nowe, obrazowała szczególnie inne dziedziny, wykazywała niesłabnący postęp kolejnictwa nawet w tych krótkich, bo rocznych zaledwie odstępach czasu.

I cel ten został całkowicie osiągnięty. Nawet laik w zakresie kolejnictwa, badacz powierzchowny, musiał stwierdzić, że na każdej wystawie P. K. P. przedstawiane były odmiennie — i coraz lepiej. To też dorobek z 3 kolejnych wystaw stanowi dziś poważny fundament dla Muzeum Kolejowego, założonego przed

2 lata w Warszawie, którego troską będzie dziś nie dobór okazów, ale możliwość ich umieszczenia.

Stosownie do odrębnego charakteru wystawy tego-rocznej pokaz P. K. P. nie był ześrodkowany w jednym miejscu, jak na Powszechnej Wystawie Krajowej, a musiał być rozrzucony w kilku miejscach, odpowiednio do rozczłonkowania wystawy na odrębne działy: budowy, eksploatacji, administracji kolei, taboru oraz turystyki.

Największą ilość i najciekawszych eksponatów zawiera pawilon główny Min. Komunikacji, pozostały z Wystawy zeszłorocznej, ale odnowiony i wewnątrz inaczej rozplanowany. Zawiera on okazy, zgrupowane w 14 działach, obrazujących całokształt budowy, eksploatacji i administracji P. K. P.

Poczynając od mapy historycznego rozwoju sieci kolejowej na ziemiach polskich od 1845 r., mamy tu przed oczami obraz stanu kolejnictwa w 1914 r., zniszczeń, spowodowanych w niem przez wielką wojnę światową oraz nasze lokalne wojny z Ukraińcami i Rosją, stopniową odbudowę tych zniszczeń — dotąd, niestety, jeszcze w pewnych działach niezakończoną, budowę

nowych połączeń kolejowych, podjętą celem przystosowania zlepką z 3 sieci kolejowych do potrzeb nowego państwa, wreszcie zabiegi nad utrzymaniem nawierzchni, mostów i budynków.

Z wykresów dowiadujemy się, że z 89 miljn., wydanych w 1924 r. na inwestycje, wzrosła ta kwota w 1928 r. do 237 miljn., a w 1929 r. — pod wpływem prądu oszczędnościowego spadła do 179 miljn.

W dziale „Eksplotacji” zwracają uwagę liczne mapy i wykresy, charakteryzujące nasze stanowisko w Europie wśród kolei innych państw — zarówno co do wyposażenia w linie i tabor, jak i co do wyników pracy technicznej i handlowej. Widzimy z nich, że pomimo mniejszej zasobności w środki taborowe i techniczne P. K. P. nie ustępują większości kolei zagranicznych w zakresie natężenia i sprawności przewozów tak osobowych, jak i taborowych.

W dziale „Przewozów” na specjalne wyróżnienie zasługuje wielka mapa plastyczna wywozu z Polski i przywozu do Polski ważniejszych towarów oraz mapa pogładowa ilości i jakości masowych towarów, wysłanych ze stacyj P. K. P. tak do spożycia lub przeróbki wewnątrz kraju, jako też na wywóz zagranicę przez porty morskie oraz przez granicę lądową.

Wysoce charakterystyczna jest również mapa rozwoju przewozu ładunków z Polski w kierunku Bałtyku oraz pomiędzy Rzeszą Niemiecką a Prusami Wschodnimi. Jeżeli jeszcze w 1924 r. przewozy te były ilościowo niemal zupełnie równe, to w 1929 r. przewozy polskie w komunikacji z Bałtykiem wzrosły o 400%, wówczas gdy przewozy tranzytowe pomiędzy Rzeszą a Prusami zwiększyły się zaledwie o 60%. Mapa ta świadczy najlepiej, komu jest „korytarz pomorski” bardziej gospodarczo potrzebny.

Działy „Finanse” i „Personel” obrazują w postaci wykresów symbolicznych wartość majątku P. K. P. w rozmaitych jego działach, wpływy i wydatki, oraz stan ilościowy pracowników w odniesieniu do mierników pracy i do zajęcia w poszczególnych służbach, wreszcie wydatki kolei na uposażenie pracowników, cele humanitarne, emerytury i t. p.

W dziale „Sanitaryj i pomocy lekarskiej” widzimy kamery formalinowe do odkazania wagonów, modele wagonów sanitarnych i ratunkowych, plany szpitali i sanatoriów.

W związku z tym działem znajduje się nowy dział „Psychotechniki kolejowej”, nabierającej coraz większego znaczenia przy doborze pracowników i kwalifikowaniu ich do najbardziej odpowiadającego ich zdolnościom fizycznym i umysłowym rodzaju pracy. Widzimy tu skomplikowane przyrządy do badania szybkości i dokładności decyzji, uwagi, odporności na zmęczenie, współpracy wzroku i rąk i t. p. Zwłaszcza dokładna kopia budki maszynisty na lokomotywie, w której umieszczony kandydat na maszynistę musi pod okiem badacza ujawnić swe przygotowanie, reagując na przesuwające się na stojącym obok ekranie zdjęcia, wyobrażające niebezpieczeństwo zderzenia pociągów, przeszkody na torze, sygnalizację wszelkiego rodzaju i t. d. — wzbudza powszechne zainteresowanie, usprawiedliwione nowością pokazu, po raz pierwszy ukazującego się na wystawie.

Działy: „Gospodarki cieplnej”, „Trakcji i warsztatów” oraz „Zabezpieczenia ruchu pociągów” obfitują w największą liczbę nowych wynalazków. Ruszty łańcuchowe Inż. Połńskiego, wagon dynamometryczny

Prof. A. Czczotta, hamulce przestawne Inż. Suchenka, automatyczna maźnica Inż. Czarkowskiego, sprzęgła automatyczne Inż. Sokołowskiego i Florjanowicza, aparat do sprawdzania rozrządów wentylowych P. Oczykowskiego, przybory do smarowania osi parowozowych Inż. Goldsteina, blokady linjowe Inż. Segeta i Wejna, samoczynna sygnalizacja akustyczna Inż. Chrzanowskiego i wiele innych wynalazków świadczą chlubnie o pracy polskiej inżynierii kolejowej.

Osobno i to w 2 miejscach zgrupowano okazy taboru P. K. P. Na podwórku obok pawilonu Min. Komunikacji ustawiono tabor ratunkowy, propagandowy i naukowy, a więc: szereg pługów odśnieżnych, wagon obrony przeciwgazowej, wagony: sanitarny i ratunkowy, pożarniczy, badań psychotechnicznych, wagon gospodarki cieplnej, wreszcie pszczelniczy i ogrodniczy. Poza tem znajdują się tu również okazy taboru wąskotorowego: parowozy, wagony osobowe i towarowe, pług odśnieżny, wywrotki i t. p.

Tabor kolei normalnotowych zgrupowano w innym miejscu — obok taboru kolei zagranicznych, aby w ten sposób ułatwić porównania. W pokazie tym wzięły udział wszystkie wytwórnie polskie, budujące tabor dla P. K. P., a zatem: firma Cegielski z Poznania oraz Fabryka Budowy Lokomotyw w Chrzanowie w zakresie parowozów, zaś Lilpop, Rau i Loewenstein, Zakłady Ostrowieckie, Zieleniewski i Fitzner-Gamper w Krakowie oraz Zjednoczone Huty Królewska i Laura — w zakresie wagonów osobowych, towarowych i specjalnych. Porównanie z podobnemi okazami taboru kolei zagranicznych stwierdza, że na tem polu nie ustępujemy zagranicy kroku.

Zato w ostatnim dziale pokazu P. K. P., mianowicie w zabiegach o rozwój turystyki, działalność kolei polskich jest skromna i datuje się właściwie dopiero od lat paru. Brak środków, poświęcanych przede wszystkim na odbudowę zniszczeń wojennych kolei, świadomość złego stanu dróg kołowych oraz hotelarstwa w kraju — utrudniały wszczęcie akcji na większą skalę. To też działalność P. K. P. ograniczała się narazie do wydania ilustrowanego Przewodnika Kolejowego, którego tom I, poświęcony południowo-zachodniej połaci kraju, wyszedł przed 2 laty z druku w opracowaniu Dr. Orłowicza, w językach polskim, francuskim i angielskim, oraz do wydania szeregu barwnych plakatów propagandowych roboty art. mal. St. Norblina i takichże pocztówek.

Dopiero zawarcie w r. ub. umowy ze światową firmą podróży „Wagons-Lits Cook” zapewne ożywienie ruchu podróży z zagranicy, dla ułatwienia zaś propagandy Min. Komunikacji wydało w 200.000 egz. broszurę p. t. „Zwiedzajcie Polskę” w językach: polskim, francuskim, niemieckim i angielskim. Druga także ulotka p. t. „Polska — raj myśliwych”, pióra przedwcześnie zmarłego J. Ejśmonda, ma za zadanie zachęcić zagranicznych miłośników polowania do odwiedzenia polskich terenów łowieckich.

Równocześnie Min. Komunikacji wydało szereg zarządzeń taryfowych, ułatwiających turystom tak krajowym, jak zagranicznym przejazd kolejami.

Tyle co do pokazu P. K. P. Jeżeli chodzi o udział w Wystawie kolei zagranicznych, to na pierwsze miejsce wybijają się niewątpliwie koleje czeskosłowackie, które zarówno co do jakości okazów, jak też sposobu ich rozmieszczenia i zgrupowania wykazały dużo pomysłowości i gustu. Bardzo wysoki po-

ziom techniczny wykazują parowozy oraz lokomotywa elektryczna, ciekawą jest mapa kolei czeskosłowackich z wykazem transportów pomiędzy Polską a Czechosłowacją oraz artystycznie wydany rozkład połączeń międzynarodowych p. t. „Mezinárodní spaje CSR”.

Poza tem przyjęły w wystawie udział koleje rumuńskie z ciekawym okazem lokomotywy, wykończony we własnej wytwórni taboru w Resita, przystosowanej do opalania zarówno węglem, jak i ropą naftową, oraz licznymi modelami i wykresami pracy kolei

w specjalnem stoisku, Królewskie Koleje Węgierskie, zapoznanie się z eksponatami których ułatwia szczegółowy katalog, wydany w języku polskim i niemieckim, Państwowe Koleje Włoskie, obficie obelane okazami taboru słynnych fabryk Ansaldo i Breda, wreszcie koleje belgijskie, które ograniczyły się do zdjęć fotograficznych obiektów kolejowych, w tej liczbie zestawienia pociągów osobowych i towarowych z 1835 r. i 1929 r.

J. G.

O ROZWÓJ TURYSTYKI W POLSCE

DAWNO JUŻ minął ten okres, kiedy turystyka zagraniczna uchodziła za sprawę gospodarczą drugorzędną, do której rzadko gdzie przywiązywano poważniejsze znaczenie w gospodarstwie społecznym.

Szybki rozwój środków komunikacyjnych, w szczególności zaś komunikacji kolejowej, w II połowie XIX wieku odegrał olbrzymią rolę w rozwoju międzynarodowego ruchu turystycznego. Od tego też czasu datuje się coraz szybciej wzrastające znaczenie ruchu obcych w gospodarstwie narodowym szeregu państw europejskich.

Mimo jednak niewątpliwie dużego wpływu, jaki wywierał zagraniczny ruch turystyczny na kształtowanie się warunków gospodarczych szeregu państw europejskich przed wojną (np. we Francji, Włoszech i Szwajcarii), to nawet ostatnie lata przedwojenne nie wskazywały, aby zagadnienie turystyki zagranicznej było tam pod względem gospodarczym należycie doceniane.

Dopiero w okresie powojennym następuje w tej dziedzinie radykalna zmiana. Kraje Europy, wycieńczone długotrwałą wojną, która pochłonęła nagromadzone latami olbrzymie kapitały i dobra, zadłużyły się w dodatku niepomniernie, zwłaszcza wobec ogólnego wierzyciela Europy — Stanów Zjednoczonych Ameryki.

Rzecz zrozumiała, że w tych warunkach wiele z nich zaczęło usilnie poszukiwać nowych źródeł dochodowych i zarobkowych dla wyczerpanego wojną gospodarstwa narodowego. Wówczas, t. j. w pierwszych latach powojennych zwrócono dopiero baczną uwagę na gospodarczą stronę zagadnienia turystyki zagranicznej.

Przeprowadzone po wojnie badania we wszystkich niemal większych państwach wykazały jaskrawo, że znaczenie zagranicznego ruchu turystycznego dla gospodarstwa narodowego jest bardzo duże. Przekonano się, że turystyka zagraniczna jest w istocie rzeczy jedną z najdoskonalszych form eksportu, jest z punktu widzenia wyników dla bilansu płatniczego rodzajem „eksportu wewnętrznego”, gdyż turysta zagraniczny, jako nabywca usług, świadczeń i towarów, udaje się do kraju sprzedającego je i płaci za nie na miejscu gotówką.

O doniosłym znaczeniu tego ruchu dla gospodarstwa narodowego szeregu państw europejskich świadczą najlepiej następujące wyniki:

We Włoszech w okresie lat od 1921 do 1927 dochody z ruchu obcych pokrywają przeciętnie przeszło $\frac{1}{3}$ część ujemnego salda bilansu handlowego Włoch, wahając się od 1.750 milj. lir (w 1921 r.) do 3.600 milj. lir (w 1925 r.) i do 1.860 milj. lir (w 1927 r.).

Przeciętne roczne dochody Francji z ruchu obcych w okresie ostatnich lat są szacowane od 8 do 15 milj. franków.

Również potężny wpływ wywiera turystyka na życie gospodarcze Szwajcarii, gdzie całe niemal gospodarstwo narodowe jest nastawione na potrzeby turystyki zagranicznej. Bilans płatniczy Szwajcarii kształtuje się dodatnio w znacznej mierze dzięki dochodom, płynącym z ruchu obcych. Dochody netto z tego ruchu, t. j. po potrąceniu wydatków obywateli szwajcarskich zagranicą, osiągnęły w Szwajcarii w 1924 r. sumę 150 milj. fr. szw., w 1925 r. — 205 milj. fr. szw. i w 1926 r. — 200 milj. fr. szw.

Dochody netto Austrii z tego źródła są szacowane¹⁾ na sumę od \$ 21'6 do 31'0 milj. w okresie lat 1925 — 1927.

Znaczenie zagranicznego ruchu turystycznego w bilansie płatniczym Polski nie jest małe. Niestety, jednak pozycja „ruch obcych” w naszym bilansie płatniczym kształtuje się stale ujemnie. Mianowicie, wobec przewagi wyjazdów zagranicę obywateli własnych nad przyjazdem cudzoziemców do Polski — pozycja „ruch obcych” w bilansie płatniczym wykazuje poważne saldo bierne, a mianowicie: w 1923 r. zł 47'8 milj., w 1924 r. zł 87'4 milj., w 1925 r. zł 92'8 milj., w 1926 r. zł 16'2 milj., w 1927 r. zł 50'9 milj., w 1928 r. zł 70'7 milj.

Jak wynika z przytoczonych liczb — zaktywizowanie pozycji „ruch obcych” w bilansie płatniczym Polski jest zagadnieniem pierwszorzędnej wagi dla naszego gospodarstwa narodowego.

Pamiętać bowiem należy, że w naszym bilansie płatniczym przez długi okres czasu nie zdołamy utworzyć innej poza bilansem handlowym, który w niektórych okresach jest czynny, poważniejszej czynnej pozycji — ani w formie dochodów z kapitałów polskich, ulokowanych zagranicą, ani w postaci dochodów z usług i świadczeń, udzielanych zagranicy.

Strona zaś bierna naszego bilansu płatniczego stale wzrasta i sądzić należy, że proces ten będzie nadal trwał. Brak w kraju kapitałów własnych — powoduje wzrost zadłużenia gospodarstwa narodowego wobec zagranicy, a w związku z tem procenty od pożyczek zagranicznych oraz dochody od kapitałów zagranicznych, inwestowanych w Polsce, również ulegają stopniowemu zwiększeniu.

Porównyując zyski, osiągane z ruchu obcych w niektórych państwach europejskich, z wydatkami obcych w Polsce, stwierdzić możemy, że dochody

¹⁾ W/g obliczeń Ligi Narodów.